IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI FINANSÓW PUBLICZNYCH**
(NR 28)
z dnia 23 stycznia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Finansów Publicznych (nr 28)

23 stycznia 2020 r.

Komisja Finansów Publicznych, obradująca pod przewodnictwem posła **Henryka Kowalczyka (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła opinie komisji sejmowych o rządowym projekcie ustawy budżetowej na rok 2020 wraz z autopoprawką (druki nr 112 i 112-A):

1. Opinia Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii o:
a) części budżetowej 27 – Informatyzacja:
– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
– dotacje celowe z zał. nr 8;
b) części budżetowej 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej:
– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia z państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6;
c) planie finansowym instytucji gospodarki budżetowej z zał. nr 12 – Centralnego Ośrodka Informatyki;
d) planie finansowym państwowego funduszu celowego z zał. nr 13 – Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców;
e) dotacjach podmiotowych z zał. nr 9;
f) programach wieloletnich w układzie zadaniowym z zał. nr 10.

2. Opinia Komisji Infrastruktury o:
a) części budżetowej 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo:
– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6;
b) planie finansowym państwowego funduszu celowego z zał. nr 13 – Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym;
c) części budżetowej 26 – Łączność:
– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6;
d) części budżetowej 39 – Transport:
– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
– dotacje podmiotowe z zał. nr 8;
e) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5;
f) części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działu 600 – Transport i łączność:
– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,

– dotacje podmiotowe z zał. nr 8;
g) zadaniach z zakresu administracji rządowej i innych zadaniach zleconych jednostkom samorządu terytorialnego odrębnymi ustawami w części 85 – Budżety wojewodów z zał. nr 7;
h) dotacjach przedmiotowych i podmiotowych z zał. nr 9;
i) programach wieloletnich w układzie zadaniowym z zał. nr 10;
j) części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego:
– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6;
k) planach finansowych państwowych osób prawnych z zał. nr 14:
– Krajowego Zasobu Nieruchomości,
– Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
– Transportowego Dozoru Technicznego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Adam Andruszkiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Robert Nowicki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Tomasz Robaczyński** podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Marcin Cichy** prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Anna Woźniak, Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Jakub Krowiranda** legislator z Biura Legislacyjnego oraz **Krzysztof Wołowicz** specjalista z Biura Analiz Sejmowych.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Proszę o wyciszenie rozmów i zajęcie miejsc. Otwieram posiedzenie Komisji Finansów Publicznych. Stwierdzam kworum.

Porządek dzienny przewiduje rozpatrzenie opinii komisji sejmowych o rządowym projekcie ustawy budżetowej na rok 2020 wraz z autopoprawką (druki nr 112 i 112-A). Dzisiejsze posiedzenie obejmuje opinie Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii oraz Komisji Infrastruktury.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Witam na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych pana Tomasza Robaczyńskiego podsekretarza stanu w Ministerstwie Finansów, pana Adama Andruszkiewicza sekretarza stanu w Ministerstwie Cyfryzacji, pana Andrzeja Bittela sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pana Roberta Nowickiego podsekretarza stanu w Ministerstwie Rozwoju, pana Marcina Cichego prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej i pana Ignacego Górę prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Przystępujemy do rozpatrzenia porządku dziennego. Posłowie, członkowie Komisji otrzymali informacje w formie elektronicznej. Wszystkie materiały są dostępne na iPadach. Rozpatrywanie opinii komisji sejmowych, jak za każdym razem: wystąpienie posła referenta, wystąpienie posła koreferenta, następnie pytania, dyskusja, odpowiedzi przedstawicieli dysponentów.

Przystępujemy do rozpatrzenia opinii Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii.

Proszę przedstawiciela Komisji pana posła Jarosława Gonciarza o zreferowanie opinii Komisji. Oddaję głos panu posłowi. Proszę bardzo.

Poseł Jarosław Gonciarz (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Komisja Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii na posiedzeniu w dniu 15 stycznia 2020 r. bez sprzeciwu zaopinio-

wała pozytywnie obie części budżetowe w zakresie działania Komisji, tj. część budżetową 27 – Informatyzacja: dochody i wydatki, wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych, dotacje celowe, część budżetową 76 – Urząd Komunikacji Elektronicznej: dochody i wydatki, wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych, plan finansowy instytucji gospodarki budżetowej – Centralnego Ośrodka Informatyki, plan finansowy państwowego funduszu celowego – Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, dotacje podmiotowe, program wieloletni w układzie zadaniowym.

Całość opinii Komisja przyjęła w głosowaniu: za 6 posłów, wstrzymało się 6 posłów, nikt nie był przeciwny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo panu posłowi za przedstawienie opinii Komisji.

Proszę koreferenta ze strony Komisji Finansów Publicznych pana posła Jarosława Urbaniaka o przedstawienie stanowiska. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, czułem się zobowiązany, przygotowując się do koreferatu w tej części budżetowej, udać się na posiedzenie Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii, gdzie dobrze wsłuchałem się w to, co mówił pan minister i co mówili członkowie Komisji.

Chciałbym zacząć od sprawy fundamentalnej. Pewnie pana przewodniczącego to zdziwi, bo przy wszystkich różnych ciekawych wydarzeniach, jakie dzieją się na Komisji Finansów Publicznych, to nam się to nigdy nie przydarzyło. Zacytuję ze stenogramu. Na moje pytania… jakby główny zarzut dotyczący tych dwóch części budżetowych – pozwoliłem sobie na delikatną złośliwość, pan przewodniczący mnie zna – to fakt, że jak na część dotyczącą cyfryzacji, to w tych budżetach bardzo dużo liter, a bardzo mało cyfr. Rzeczywiście, ten budżet przedstawiony na posiedzeniu Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii miał dużo literatury, mało tabelek, mało liczb. Ale to jeszcze nic.

Natomiast cytuję ze stenogramu. Pan minister odpowiadając na moje pytanie co do uszczegółowienia tych materiałów, które zostały dostarczone Komisji, odpowiedział, że „jeśli chodzi o wydatki Ministerstwa Cyfryzacji, ich uszczegółowienie, konkretnie w zakresie inwestycji, to zapraszamy pana posła do złożenia interpelacji”.

Już trochę w Sejmie siedzę. Wcześniej zainteresowany polityką też to obserwowałem. Ale pierwszy raz usłyszałem coś takiego, że jak mnie coś interesuje, to powinienem złożyć interpelację. To rzeczywiście coś kuriozalnego, pomijając procedury, które mówią o terminie 21-dniowym, iż rzeczywiście wiedza na temat tego, co się w budżecie Ministerstwa Cyfryzacji w 2020 r. będzie działo, z pewnością do dzisiaj nie dotarłaby. Na szczęście, ministerstwo stanęło prawie na wysokości zadania i pewne uzupełnienia w związku z pytaniami, które padły na posiedzeniu Komisji Cyfryzacji, zostały dokonane. Pewne, to znaczy nie wszystkie. A te, które zostały dokonane, są podstawą do tego, żeby postawić kolejne pytania.

Przede wszystkim znany program CEPiK, o który pytano na posiedzeniu Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii. Budzi niepokój, że w materiałach przedstawionych przez ministerstwo, materiałach budżetowych, oprogramowanie CEPiK pojawia się w kilku miejscach. Pytałem, ile konkretnie kosztuje nas zakup oprogramowania CEPiK w 2020 r. Bo tam w różnych miejscach pojawiały się sformułowania, które sugerowały, że to też jest pokrycie kosztów zakupu oprogramowania. W odpowiedzi pisemnej, dodatkowej, która drogą mailową do mnie dotarła, tego oczywiście nie ma.

W zakresie inwestycji, o które miałem pytać interpelacją poselską, duże zastanowienie budzi pozycja, która jest niewielka, bo 102 tys. zł. Natomiast gdy wczytać się w wyjaśnienia, czego dotyczy, czyli budowania windy osobowej i że inwestycja jest rozłożona na 2 lata, suma inwestycji będzie wynosiła 1485 tys. zł, to powiem tyle: jako prezydent miasta w budynku z lat 60., który nie miał możliwości zamontowania windy wewnątrz, dobudowano specjalne wejście razem z windą, kosztowało to, z lekka licząc, więcej niż trzy razy mniej. Tak że wyjaśnienia… Chyba że ktoś słabo zna język polski i liczba pojedyncza w przypadku tej windy osobowej jest niewłaściwa. Może tam będzie jakiś cały ciąg

wind i wtedy można rzeczywiście myśleć o tym, żeby z pieniędzy publicznych wydawać 1500 tys. zł na windy.

Panie przewodniczący, nie mam więcej uwag do tych budżetów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Otwieram zatem dyskusję. Czy są inne głosy w dyskusji? Bo oczywiście na te pan minister odpowie. Proszę bardzo. Nie widzę.

Wobec tego oddaję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Adam Andruszkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, odpowiadając na złośliwości pana posła Urbaniaka – rzeczywiście pan poseł jest znany z tych złośliwości – myślę, że pan poseł dostał jednak wyczerpującą odpowiedź na swoje pytania. Tak że wydawało mi się, że będziemy dzisiaj rozmawiać merytorycznie. Ale widać taka bieżąca polityka musi nawet na posiedzenia Komisji Finansów Publicznych wkraczać za pośrednictwem wystąpień pana posła Urbaniaka.

Natomiast w kontekście tej windy, to jest oczywiście plan. Panie pośle, myślę, że pan bywał w Ministerstwie Cyfryzacji. Zna pan budynek. Wie pan doskonale, że tam inwestycje są potrzebne. Natomiast nie jest to ostateczny plan, ile ta winda dokładnie będzie kosztowała. Tyle zakładamy. Natomiast co do kształtu, ilości to będą oczywiście to dopracowywać eksperci. Na pewno pan doskonale wie również, że ta inwestycja będzie publicznie dostępna – koszty, plan. Nie będzie tutaj żadnych tajemnic i dziwnych przesunięć środków. Te środki chcemy po prostu w odpowiedniej ilości zabezpieczyć. To wszystko.

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Urbaniak chce jeszcze dopytać.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO):

Wtedy były złośliwości, dzisiaj, panie ministrze, są konkrety. Pewnie cytat pana zabolał. On jest w materiałach sejmowych. Ze stenogramu, nie z pamięci, przeczytałem o tym, jak pan mnie odsyłał, żebym złożył interpelację. I są ciekawostki. Bo to, że pan mówi, że to są plany – to są plany. 1500 tys. zł na jedną windę to jest dużo. Jak pan chce kontynuować dyskusję na ten temat wydatków, to w szczegółach dotyczących inwestycji majątkowych, tam bardzo dużo, głównie ministerstwo inwestuje we własne pomieszczenia.

Kwestia oceny. Czasy mocno polityczne, rzeczywiście zmieniły się, na posiedzeniach Komisji Finansów Publicznych coraz mniej się dyskutuje merytorycznie. Jeżeli pan i minister cyfryzacji macie plan, żeby pieniądze publiczne głównie wydawać na remont budynku, proszę bardzo, z drobnym szczegółem… Nie znam tego budynku, nie mam takiego obowiązku, zaproszenia na kawę do dzisiaj nie dostałem. Nie jestem członkiem Komisji Cyfryzacji. Nie widzę powodów. Natomiast… Skończymy zdjęcia, pan minister przestanie się uśmiechać, zacznie słuchać.

Panie ministrze, najważniejsze pytanie, nie ja pana będę rozliczał z najdroższej windy w Polsce, natomiast z CEPiK-u już owszem. Z pewnością błędem jest to, że w budżecie kupno oprogramowania CEPiK pojawia się w kilku miejscach. W odpowiedzi pisemnej, ile w całości kosztuje samo zakupienie oprogramowania, bez sprzętu, bez żadnych dodatkowych… Bo to właśnie tak ładnie tam jest zamieszane, żeby nie było widać, ile w 2020 r. polski podatnik wyda tylko i wyłącznie na oprogramowanie CEPiK. To jest jedno pytanie.

Czy to prawda – pan bardzo prosił merytorycznie – że pierwsza umowa dotycząca budowy CEPiK-u obejmowała całość CEPiK-u, a teraz go uzupełniamy o rejestr kierowców? Bo samochodów już zrobiliśmy. Ale z wypowiedzi i z tego, co jest napisane wynika, że jakby pierwsza umowa obejmowała już całość, a pan teraz uzupełnia o kierowców. To trochę dziwne. Najpierw kupiliśmy parkę, a teraz dokupujemy z tej parki coś. Moja córeczka jak była mała, też miała jednego Chipa, a drugi nazywał się Dale. Film nazywał się „Chip i Dale" i było ich dwóch. Jest to takie swoiste podejście do wielu podmiotów.

Gdyby pan minister był jednak uprzejmy powiedzieć, co z tym CEPiK-iem jest. To dość znany program, przeciętny obywatel spotyka się z nim. Ile to nas będzie kosztowało? Myślę, że to jest pytanie nie polityczne, tylko mocno merytoryczne: o liczby, a nie o literaturę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Oddam głos panu ministrowi. Natomiast prosiłbym, żeby nie mówić już o windzie. Mam nadzieję, że ta inwestycja będzie przeprowadzona zgodnie z prawidłowymi wyliczeniami.

Nie, ja do ministra zwracam się, żeby już o windzie nie mówił, bo to jest przyszłość, dość futurystycznie – widzę – patrzy na to.

Natomiast, jeśli chodzi o pytania konkretne, dotyczące CEPiK-u, proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MC Adam Andruszkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Budżetu i Finansów Ministerstwa Cyfryzacji Emilia Załuska:

W ramach funduszu celowego CEPiK w dwóch miejscach jest oprogramowanie z tego tytułu, że mamy też koszty bieżące i koszty majątkowe. W ramach kosztów majątkowych planowane jest 43 947 tys. zł z przeznaczeniem na zakup infrastruktury i oprogramowania niezbędnego do funkcjonowania, wykonanie systemu informatycznego CEK 2, realizację planowanych nowych zmian dotyczących dostosowania CEP, profesjonalna rejestracja, badania techniczne, cofanie licznika, rozporządzenie CO_2, stacja demontażu i wymagające dostosowania do CEP. Ponadto jest też planowany system Centralnej Ewidencji Posiadaczy Kart Parkingowych, a także realizacja zadań wynikających z aktualizacji przepisów prawa, obejmujących rozwój CEPiK w zakresie nowych rozwiązań technicznych.

Poseł Jarosław Urbaniak (KO):

Panie przewodniczący, szanując czas Komisji, prosiłem o konkretną liczbę, ile nas będzie to kosztować. Dziękuję bardzo. Nie mam więcej pytań.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Nikt więcej już nie zgłaszał się. Stwierdzam zakończenie omawiania projektu ustawy budżetowej na 2020 r. w zakresie Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii.

Przystępujemy do rozpatrzenia opinii Komisji Infrastruktury. Proszę przedstawiciela Komisji pana posła Piotra Króla o zreferowanie opinii Komisji. Proszę bardzo, oddaję głos.

Poseł Piotr Król (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, opinia nr 1 Komisji Infrastruktury dla Komisji Finansów Publicznych w sprawie projektu ustawy budżetowej na rok 2020 wraz z autopoprawką (druki nr 112 i 112-A) w zakresie działania Komisji, uchwalona na posiedzeniu w dniu 15 stycznia 2020 r.

Komisja Infrastruktury na posiedzeniu w dniu 15 stycznia 2020 r. rozpatrzyła rządowy projekt ustawy budżetowej na rok 2020 wraz z autopoprawką (druki nr 112 i 112-A) zgodnie z zakresem ustalonym w postanowieniu nr 1 Marszałka Sejmu z dnia 8 stycznia 2020 r.

W wyniku analizy przedłożonych dokumentów i przeprowadzonej dyskusji, poszerzonej o wyjaśnienia przedstawicieli ministerstw i urzędów, Komisja pozytywnie opiniuje rządowy projekt ustawy budżetowej na rok 2020 wraz z autopoprawką (druki nr 112 i 112-A) w omówionych częściach.

Stanowisko Komisji Infrastruktury na posiedzeniu Komisji Finansów Publicznych będzie prezentował poseł Piotr Król, czyli moja skromna osoba. Opinię podpisał przewodniczący Komisji pan poseł Paweł Olszewski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę teraz o przedstawienie ze strony Komisji Finansów Publicznych koreferenta pana posła Marka Polaka. Proszę bardzo.

Poseł Marek Polak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jak był uprzejmy powiedzieć mój przedmówca, Komisja Infrastruktury w dniu 15 stycznia br. rozpatrzyła i zaopiniowała dla Komisji Finansów Publicznych rządowy projekt ustawy budżetowej wraz z autopoprawką na rok 2020 w zakresie następujących części: część budżetowa 18 – Budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, gdzie dochody zaplanowano w wysokości 7171 tys. zł, a wydatki na poziomie 752 852 tys. zł, przy czym główny wydatek w kwocie 396 297 tys. zł stanowi fundusz dopłat na realizację wsparcia budownictwa czynszowego i do kredytów w ramach programów Rodzina na swoim oraz Mieszkanie dla Młodych. Zaplanowano także rezerwę celową w wysokości 300 000 tys. zł na wsparcie budownictwa socjalnego i komunalnego oraz dopłat do czynszu.

Podczas opiniowania tej części budżetowej w dyskusji zwracano uwagę na środki wsparcia spłaty kredytów w ramach własnego programu Mieszkanie dla Młodych, a także odkreślono ważność wspomnianej rezerwy celowej. Ostatecznie Komisja zaopiniowała pozytywnie tę część budżetową.

W zakresie części budżetowej 26 – Łączność na realizację zadań zaplanowano kwotę w wysokości 6920 tys. zł, co stanowi 102,1% w stosunku do budżetu z 2019 r. A jeśli chodzi o dochody, to zaplanowano je na jedynie 2 tys. zł. Komisja wobec niewniesienia uwag wydała pozytywną opinię dla tej części budżetowej.

W części budżetowej 39 – Transport przewidziano wydatki na poziomie 45 919 558 tys. zł, jest to o 23,2% więcej niż w 2019 r. Dochody zaś zaplanowano w wysokości 85 253 tys. zł. W dyskusji za dobry wskaźnik uznano zrównoważenie wydatków na kolej i drogownictwo, przy 28-procentowym wzroście wydatków na zadania z zakresu bezpieczeństwa drogowego w stosunku do roku ubiegłego. Zwracano również uwagę na potrzebę zakupu nowego taboru kolejowego. Wobec braku głosu sprzeciwu Komisja zaopiniowała pozytywnie tę część budżetu.

W części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego zaplanowano dochody na poziomie 3528 tys. zł, co stanowi zwiększenie realizacji dochodów o 15% w stosunku do 2019 r., a wydatki – na kwotę 48 160 tys. zł. Warto zauważyć w tej części zwiększenie wydatków na wynagrodzenia o 1261 tys. zł, ale nie wzbudziło to zastrzeżeń podczas prac Komisji, która ostatecznie wydała pozytywną opinię.

Z kolei w części budżetowej 83 – Rezerwy celowe w zakresie poz. 5 – Zadania w obszarze transportu lądowego przewidziano wydatki w kwocie 1 300 000 tys. zł. Składają się na nie dwie pozycje: zasilenie państwowego funduszu celowego – Funduszu Dróg Samorządowych oraz dofinansowanie zadań własnych organizatorów przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Tutaj też nie było uwag ze strony członków Komisji, która pozytywnie zaopiniowała tę część budżetową.

Podobnie było przy części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działu 600 – Transport i łączność, gdzie dochody kształtują się na poziomie 10 510 tys. zł. Kwota ta jest mniejsza niż w zeszłym roku z uwagi na przekazanie środków na tzw. fundusz autobusowy. Wydatki zaplanowano w kwocie 894 199 tys. zł, co stanowi wzrost o 4,72% w stosunku do roku 2019. Ta część budżetowa również uzyskała pozytywną opinię.

Zmierzając do konkluzji, pragnę powiedzieć, że Komisja Infrastruktury bardzo starannie rozpatrzyła omawiane części budżetowe, co odbywało się w atmosferze szerokiej i merytorycznej dyskusji, wydając pozytywną opinię dla wszystkich omawianych części budżetowych. Ja również rekomenduję wydanie takiej opinii. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Po przedstawieniu koreferatu otwieram dyskusję. Proszę o zgłoszenia.
Pan poseł Marek Sowa, proszę bardzo.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, chciałbym zapytać o kwestii związaną z programem budowy dróg krajowych i autostrad, jak również programem kolejowym. Jakbyśmy mogli, nie wiem, przynajmniej w perspektywie cofnięcia się 3 lat, uzyskać informacje, jakie były wysokości już wykonanych wydatków na te programy, żebyśmy mogli porównać je z aktualnymi. To pierwsza rzecz.

Druga rzecz. W programie jest zapisane, że z funduszu budowy dróg krajowych i autostrad będzie realizowana droga Brzesko–Nowy Sącz. Chciałbym zapytać, o jaki odcinek chodzi. Pytam o to w tym kontekście, że w planie budowy dróg krajowych i autostrad, które były przyjęte w tej nowelizacji przez rząd we wrześniu ub.r., to jest jedyna droga, którą rząd wyrzucił poza rok 2025. Jej realizacja ma być do roku 2027. Dotychczas po 4 latach – dziwnym trafem – nie jest uzgodniony ani przebieg drogi, ani nie jest złożony wniosek o decyzję środowiskową. To pytanie nie jest bezzasadne. Bo jedyna inwestycja, która jest tam realizowana, to most w Kurowie, który tak naprawdę z budową nowej drogi ma niewiele wspólnego, może nawet nie ma nic wspólnego. Jedyna rzecz jest taka, że jest na odcinku Brzesko–Nowy Sącz i to, że most nie mógł być dalej eksploatowany. Czy państwo po prostu będziecie finansowali z planu finansowego, który wynosi 1 500 000 tys. zł, coś co – jak mówię – z nową drogą nie ma absolutnie nic wspólnego. Ma wspólne tyle, że zapewnia przejazd na odcinku Brzesko–Nowy Sącz po starym śladzie. To jedna kwestia.

Rozumiem, że w tej części budżetu też mamy fundusz dopłat autobusowych, tak? Więc chciałbym również zapytać… Wydaje się, że to jest bardzo potrzebny instrument wsparcia, ale podnosiliśmy w trakcie prac nad stosownym projektem ustawy, który tworzył ten fundusz, że kwota dopłat jest kompletnie nieadekwatna. To jest od 80 gr do 1 zł za kilometr. Wojewodowie ogłosili nabory. Warto zapoznać się z efektami tych naborów. One są po prostu negatywne. Praktycznie nie było chętnych.

Żeby państwa przekonać, to chciałbym powiedzieć, że w Małopolsce praktycznie, chyba poza jednym samorządowcem z rekomendacji PiS-u, żaden inny z PiS-u nie złożył wniosku o uruchomienie nowych linii autobusowych, uzasadniając to tym, że to jest wsparcie na poziomie ok. 20% kosztów, które trzeba przeznaczyć na uruchamianie nowych linii. My oczywiście w trakcie dyskusji zwracaliśmy uwagę, pokazując dokładne wyliczenia, że te samorządy, które utrzymują komunikację miejską… tu są różne modele, warto oczywiście te samorządy pochwalić w kategorii dobrych praktyk, że mają zawarte porozumienia, czy powołane związki międzygminne, które realizują tego typu usługę, ale wszędzie tam ten koszt kształtuje się od 3,50 zł do 6 zł. Tak mniej więcej kształtuje się koszt zorganizowania na dobrym poziomie komunikacji miejskiej czy międzygminnej. Państwu wydawało się, że za 80 gr można to zrobić. Nie można tego zrobić. To się oczywiście nie uda.

I jeszcze jedna rzecz, pytanie, powiedziałbym, trochę natury ogólnej. Wszyscy oczywiście wytykają fiasko programu Mieszkanie+. To niespełna 800 mieszkań przez 3 lata od uruchomienia tego programu. Oczywiście tej decyzji politycznej towarzyszyła decyzja o zaprzestaniu finansowania, może zaprzestania kontynuacji poprzednich programów. One jeszcze są szczątkowo w budżecie. Bo są oczywiście konsekwencje finansowe, wynikające z zawartych umów do 2016 r. One jeszcze przez 3 czy 4 lata, tam, gdzie jest dopłata, do odsetek będą się w budżecie pojawiały. Natomiast wówczas te nakłady na budownictwo, na te programy rządowe przekraczały 1 000 000 tys. zł. Jak popatrzymy, cała ta część ma bodajże 600 000 tys. zł. Czy nie macie państwo takiej refleksji, że nie można wybudować mieszkań bez zaangażowania środków finansowych? To chyba zupełnie logiczne, zwłaszcza jeśli ceny poszły w górę. Opowiadanie bajek, że coś będziemy budowali za 2500 czy 3000 zł powinno mimo wszystko w kierownictwie, nie wiem, czy resortu… Bo to jest też taki gorący kartofel, który każdy odrzuca. Miał to minister Adamczyk, przerzucone było do innego ministra, dzisiaj słyszymy, że to jest

u minister Emilewicz. Po prostu nikt nie chce mieszkalnictwa. Efekt jest taki, że finalnie nie ma również mieszkań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Do głosu zgłosił się pan poseł Mirosław Suchoń. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem jeszcze poruszyć temat funduszu przewozów autobusowych, ponieważ nigdzie nie można doszukać się informacji, jakie jest rzeczywiste wykorzystanie tego funduszu. Pamiętamy zeszłoroczne, powiedziałbym, bardzo pompatyczne zapewnienia pana premiera, że na te przewozy zostanie przeznaczona kwota 800 000 tys. zł w 2020 r. Prosiłbym o podanie szczegółów dotyczących wykorzystania w każdym z województw. Rozumiem, że państwo mogą nie mieć tego na bieżąco.

Gdyby taka informacja, panie przewodniczący, wpłynęła do Komisji, tak, żebyśmy mieli wiedzę, ile faktycznie środków jest w tym obszarze wykorzystywanych… Dlatego że – jak mówię – miało być 800 000 tys. zł, prawdopodobnie ta kwota w skali Polski sięga 10%, może 15%. To w zasadniczy sposób odbiega od obietnic, które premier złożył Polakom.

Druga rzecz, o którą chcę zapytać, to kwestia realizacji budowy Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Myślę, że wszyscy, którzy interesują się tym tematem, pamiętają zapewnienia pani premier Szydło, że znajdą się środki finansowe na budowę tej drogi, jeżeli nie będzie sprzeciwu samorządów. Nie ma sprzeciwu samorządów, a środków finansowych na tę drogę nie ma. W związku z tym pytanie: Czy rząd będzie realizował składane obietnice, złożoną obietnicę w tym zakresie? Czy w tej perspektywie na realizację tej drogi znajdą się środki finansowe? Jest to niezwykle istotny punkt komunikacyjny na mapie Polski. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Wiesław Janczyk.

Poseł Wiesław Janczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem tylko odnieść się do jednej z poprzednich wypowiedzi. Mianowicie czuję się w obowiązku zdementowania takiego odczucia, które mogłoby powstać po wypowiedzi pana posła Marka Sowy, który przez wiele lat był ważną osobą życia publicznego w Małopolsce, ponieważ pełnił urząd marszałka. Nie mam przekonania i nie mam żadnej pewności, że opozycja dzisiaj wybuduje drogę, na której nam bardzo zależy. Jestem posłem z okręgu XIV, z Sądecczyzny. Potrzebujemy sądeczanki, ona będzie oknem na świat: Nowy Sącz i cała przeprawa na południe Europy w kierunku na Miszkolc, na Węgry, na Bałkany. To właśnie droga 75. Marzymy o tym, żeby to była droga ekspresowa, dwupasmowa, którą z Nowego Sącza do Krakowa można będzie dojechać w czasie godnym XXI wieku.

Natomiast chcę powiedzieć tak: nie mam żadnego przekonania, że zostały wypełnione wszystkie możliwe do podjęcia działania. W okresie 8 lat rządów Platformy Obywatelskiej mieliśmy do czynienia z pozorowanymi działaniami przez lata, które opóźniły tę inwestycję. W tych działaniach oczywiście brali udział nobilitowani przedstawiciele tego ugrupowania. Przypomnę tylko, że wielokrotnie przyjeżdżaliście państwo wówczas na Sądecczyznę, bałamuciliście przedsiębiorców. Nowy Sącz i Sądecczyzna jest zagłębiem przemysłu, dawała dobre miejsca pracy dla tysięcy osób w sytuacji wygenerowanego ogromnego bezrobocia.

Dzisiaj nie może powstać takie wrażenie, że oto opozycja wie, jak zbudować drogę o wyższym standardzie w ciągu drogi krajowej 75 lub równolegle do niej. Oczywiście dołączam się do tych wszystkich, którzy w sposób racjonalny podejmują działania, żeby ta droga powstała. Jestem przekonany, że w najbliższym czasie te rozstrzygnięcia formalne, których zaniechano, których nie podejmowano, które były prowadzone może z dobrą intencją, ale w sposób niekompatybilny między samorządem województwa mało-

polskiego a Generalną Dyrekcją, które były – jeżeli popatrzymy na proweniencję polityczną – w synchronizowanych jednych rękach koalicji Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego… Dzisiaj nadrabiamy zapóźnienie. Budowany jest most w Kurowie za ok. 200 000 tys. zł, który jest bardzo potrzebny, tak uważam.

Dziękuję drogowcom za wykonaną pracę w zakresie uregulowania, ustabilizowania przejazdu przez Just, z wielkim wysiłkiem i nie bez małych problemów technicznych udało się to zrobić. Potrzebujemy sądeczanki.

Ja też proszę wszystkich państwa, którzy są właściwie umocowani – ministra infrastruktury pana Andrzeja Adamczyka i przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych – o to, żeby prace w zakresie przygotowania i rozpoczęcia inwestycji zostały podjęte jak najszybciej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Do głosu zgłaszał się jeszcze pan poseł Patryk Wicher. Proszę bardzo.

Poseł Patryk Wicher (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, uzupełniając jeszcze wypowiedzi dwóch moich poprzedników, chciałbym podkreślić, że oprocz inwestycji drogowych ważny element stanowią inwestycje kolejowe i budowa nowych szlaków, szczególnie w kontekście przyszłych inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, a w regionie małopolskim – bo to szerzej określę – również inwestycja Podłęże–Piekiełko. Wiemy, że są umowy, ta inwestycja już trwa, ale tak naprawdę jej realizacja jest tylko kwestią. A więc to jest bardzo dobra wiadomość dla Małopolski, a szczególnie dla Sądecczyzny, Limanowszczyzny i południowej części województwa.

Natomiast podkreślając, moi drodzy państwo, chciałbym też dodać, że w ostatnim czasie dokonano bardzo dużo zmian i konsultacji w zakresie przebiegu sądeczanki, faktycznie zaniechania 8-letnie zostały nadgonione. Pan marszałek Witold Kozłowski osobiście negocjował z samorządami. Mamy porozumienie samorządów. Teraz jest konsultowana mniejsza liczba przebiegów. Jest nadzieja, że w najbliższym czasie zostanie dokonany wybór ostatecznego przebiegu, a więc ta inwestycja prawdopodobnie jest niezagrożona, będzie tylko kwestią czasu, kiedy będą podjęte odpowiednie decyzje względem formalności rozpoczęcia całej procedury.

My jako parlamentarzyści chcemy wspierać prace pana ministra, ministerstwa. Powstał odpowiedni zespół pod przewodnictwem kolegi posła Arkadiusza Mularczyka – mam przyjemność zasiadać w prezydium – dotyczący tych dwóch ważnych inwestycji zarówno linii Podłęże–Piekiełko, jak i sądeczanki. Myślę, że potrzeba tutaj więcej współpracy, więcej merytoryki, mniej utyskiwania, więcej szczegółów i podpowiedzi, może pozytywnych, co zrobić, jak zrobić. Jeśli ktoś ma pomysły, niech się nimi chwali, a nie tylko krytykuje bieżącą władzę. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Marek Sowa, tak? Jeszcze jedno, tylko już bardzo króciutko.

Poseł Marek Sowa (KO):

Zwracam się do kolegów. Moją intencją nie było w ogóle polemizowanie na ten temat. Chciałem zwrócić uwagę na jedną podstawową kwestię. Rzadko się zdarza, żeby posłowie z regionu pozwolili sobie na wyrzucenie inwestycji zapisanej w planach rządowych poza okres realizacji programu. Tylko na to chciałem wam zwrócić uwagę. Liczyłem na solidarność z waszej strony. Zwłaszcza w stosunku do pana posła, który powinien doskonale wiedzieć, że to jest pięta achillesowa całej Sądecczyzny.

Jeśli państwo tak mówicie, w tym aspekcie, to chcę powiedzieć, że sądeczanka jest wpisana do kontraktu regionalnego w 2014 r. Ten kontrakt jest podpisany i obowiązuje. Nawet jeśli go aneksujecie, to on prawnie obowiązuje, co najwyżej nie jest realizowany. Jest wpisana w dokument rządowy, czyli program budowy dróg krajowych i autostrad, przyjęty we wrześniu 2014 r., każda zmiana, która później była zrealizowana, czy to już jedna nowelizacja z 2017 r., czy ta druga z 2019 r., ten program cały czas jest. Problem

polega na tym, że dzisiaj wyrzucony został poza czas realizacji całego programu. Jest tam wprost zapisana data końcowa realizacji tej inwestycji – rok 2027.

Chciałbym, abyście państwo, panowie, jutro pojechali do Nowego Sącza i tę dobrą nowinę pracy zespołu zakomunikowali, że będzie droga za 7 lat, nie za 3 lata, nie za 4, tylko za 7 lat. Miejcie tę odwagę i nie róbcie tutaj obrońców nadzwyczajnych rządu, tylko jedźcie go bronić do Nowego Sącza. Tam jest to miejsce. Tam na pewno trafi to na bardzo odpowiedni grunt. To jedna rzecz.

Druga rzecz. Niestety muszę, panie ministrze, odnieść się do pana. Pan doskonale wie, że na pana ręce oficjalnym drukiem przekazaliśmy to z urzędu marszałkowskiego do Ministerstwa Infrastruktury. Ale pan dostał kopię tego dokumentu, gdzie zostały uzgodnione z samorządami przygotowane opracowania przebiegu drogi Brzesko–Nowy Sącz w czterech wariantach: dwa dla drogi ekspresowej, dwa dla drogi głównej przyspieszonej. Przecież doskonale wiemy, że tak finalnie zostanie wybrany wariant drogi głównej przyspieszonej. Więc możemy mówić o drodze ekspresowej, finalnie będzie budowana główna przyspieszona. Ważne jest, żeby kolejne etapy realizacji, czyli, nie wiem, wybór, przesądzenie tej lokalizacji, uzyskanie decyzji środowiskowej i finalnie oczywiście kwestia realizacji tej inwestycji.

Na dzień dzisiejszy możecie walić w rząd PO i PSL, że przez 8 lat mało wybudował, ale wybudował osiem razy więcej niż rząd PiS przez 4 lata. To jest matematyka.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pośle, chociaż miałbym spore kłopoty, żeby zgodzić się z tymi wyliczeniami.

Poseł Marek Sowa (KO):

Mogę panu to pokazać.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Może jednak porównamy tabele, żeby nie dyskutować bez żadnych danych.

Na tym wyczerpała się lista posłów.

Oddaję głos panu ministrowi Andrzejowi Bittelowi. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na początku warto stwierdzić – bo to powinno wybrzmieć – że ten 45-miliardowy budżet w dziale – Transport jest najlepszy od lat. I to nie powiedziałem ja na posiedzeniu Komisji, choć dałem to do zrozumienia, ale poseł referujący budżet, czyli pan minister poseł Cezary Grabarczyk. Taka jest rzeczywistość tego budżetu, który na rok 2020 jest rzeczywiście bardzo dobrze zrównoważony. To też warto dostrzec z kolejowego punktu widzenia. To jest taki budżet, który pozwoli nam realizować zadania inwestycyjne.

A jak się układają wydatki – już odpowiadając na pytania – w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 z perspektywą 2025? Oczywiście pamiętamy, że jesteśmy w przede dniu perspektywy 2021–2027, gdzie mamy do wykonania dużo pracy związanej z warunkami *ex ante* do kolejnej pespektywy, z przygotowaniem następnych programów. Ta sytuacja będzie toczyła się dynamicznie w tym roku. Warto ją śledzić.

Powiem tak: w roku 2011r. było to w zaokrągleniu 11 500 000 tys. zł, w 2016 r. – 15 700 000 tys. zł, w 2017 r. – 16 100 000 tys. zł, w 2018 – 15 000 000 tys. zł, w 2019 r. plan – 15 500 000 tys. zł. Oczywiście wykonanie budżetu i realizacja będzie podsumowana i skonsumowana w dokumencie sprawozdawczym w tym zakresie. Wtedy będzie już ostateczna i konkretna pewna kwota, o której można będzie mówić. Ta uwaga też dotyczy wykonania funduszu przewozów autobusowych za poprzedni rok, gdzie to zostanie podsumowane. Bo wnioski zostały złożone, umowy zostały zawarte. Kwota dofinansowania do deficytu w wysokości 1 zł, nie 80 gr – przez najbliższe 2 lata jest 1 zł – będzie wynikała z rozliczenia, bo jeżeli nie będzie deficytu, to nie będzie dofinansowania, w związku z czym też nie będą wykorzystane te środki.

Takie informacje wstępne są, choćby z województwa łódzkiego, gdzie osadzenie linii autobusowych w ofercie kolejowej Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej dało w pierwszym efek-

cie informację, że niektóre z tych linii mogą nie być deficytowe, w związku z czym nie będzie do nich dofinansowania. Ale to też oznacza, że ten samorząd, który chce realizować usługę autobusową i ją dobrze przemyśli, ma szansę uzyskiwać bardzo dobre efekty. Zachęcam wszystkich samorządowców do tego, aby korzystali z tego funduszu, startowali w naborach, przekonali się, zapytali się może tych, którzy się nie bali, albo ze względów jakichś innych nie chcą występować, być może z tych, o których mówił pan poseł. Może jest jakaś odpowiedź, dlaczego nie ma jeszcze większej liczby wniosków do tego funduszu. Dobrze jest z tego korzystać, bo to jest coś, co jest potrzebne nam wszystkim, aby być bardziej mobilnymi, aby lepiej rozwijać tę sferę naszego życia.

W ramach Krajowego Programu Kolejowego w 2016 r. – wydatki blisko 5 000 000 tys. zł, w 2017 r. – 5 500 000 tys. zł, w 2018 r. – 7 200 000 tys. zł, plan na 2019 r. – to ok. 10 000 000 tys. zł. Tu widać też wyraźną tendencję rosnącą. Jest to efekt skutecznych działań nadrobienia zaległości z lat 201 –2015, wynikających z nieprzygotowania się do bieżącej perspektywy i tego nadgonienia czasu, który wykonaliśmy. To widać również w wynikach przewozowych, to widać również w wydatkach. To widać również w ocenach choćby Komisji Europejskiej. Dzisiaj odbywa się spotkanie – trwa w tej chwili – high-level group, gdzie te kwestie i podsumowania bieżącej pespektywy i przygotowania do kolejnej są omawiane. Tak że tak to wygląda.

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to pan dyrektor Waszkiewicz powiedziałby krótko o kwestii beskidzkiej drogi i tego pytania, które pan poseł Sowa zadał, jeśli można.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Tak. Dziękuję.

Proszę bardzo. Oddaję głos.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Jarosław Waszkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pytanie dotyczyło zadania ujętego w Krajowym Funduszu Drogowym na rok 2020 pod nazwą łącznik brzeski (II etap). Jest to kontynuacja I etapu, który został oddany w czerwcu 2016 r. – 3-kilometrowy odcinek drogi 75, przechodzący nad drogą krajową 94, rozpoczynający tak naprawdę budowę sądeczanki. Następny przebieg o wiele bardziej kontrowersyjny, zamiarem chyba wszystkich nas siedzących na tej sali jest, żeby jak najszybciej przygotować ten odcinek. Niestety jesteśmy cały czas na etapie ustalania wariantu przebiegu.

Warianty proponowane przez i samorządowców, i proponowane do Ministerstwa Infrastruktury były przedstawione i analizowane w naszych pracach. Te warianty są oprotestowywane. Warianty wzajemnie wykluczają się. Stanowiska samorządów są wzajemnie wykluczające, stąd dużo problemów na etapie pierwszym, czyli ustalenie wariantu. Podkreślam jeszcze to, że to zadanie zostało w lipcu 2017 r. wpisane do programu budowy dróg z zapewnieniem finansowania. Zapewniono środki na jego realizację. Teraz ścieżka realizacyjna zależy tak naprawdę od szybkości prac przygotowawczych i możliwości uwzględnienia wariantu realizacyjnego.

Jeśli chodzi o Beskidzką Drogę Integracyjną, decyzja środowiskowa wydana, oprotestowana. Mam dla państwa najświeższą informację: 2 czy 3 dni temu zostało oddalone odwołanie od tej decyzji, więc mamy nadzieję, że ta decyzja środowiskowa będzie już mogła być decyzją ostateczną i prawnie wiążącą. Z naszej strony jesteśmy na etapie prac koncepcyjnych. Przygotowujemy również badania geologiczne, po to, żeby jak najszybciej również zakończyć etap prac przygotowawczych dla tego zadania. Zadanie stanowi priorytet na nową perspektywę finansową i na pewno zostanie umieszczone w Programie Budowy Dróg Krajowych na nową pespektywę finansową, czyli od 2021 r. zostanie przygotowane.

Jeszcze mogę, panie ministrze, jeżeli pan minister pozwoli, ustosunkować się do porównania lat, to jeszcze jedna informacja w związku z padającymi na tej sali wskazaniami czy informacjami. Jeżeli chcemy porównać kadencje rządowe, czy to w okresie 4 lat – 2007–2011 w porównaniu do lat 2015–2019, czy do 8 lat 2007–2015, 2015–2023, takimi danymi dysponujemy. Przeczytam te dane w tej chwili. Jeśli chodzi o budowę

autostrad, oddania do ruchu autostrad w latach 2007–2011 – 288 km, w latach 2015–2019 – 123,5 km… W latach 2007–2011 – 288 km. Proszę nie…

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Proszę uważnie słuchać. Lata 2007–2011. Wiadomo jakie.

Dyrektor departamentu w MI Jarosław Waszkiewicz:

Lata 2007–2011 – pierwsza kadencja, oczywiście poprzednia – 417 km dróg ekspresowych. Lata 2015–2019 – 1038,5 km dróg ekspresowych. Jeśli chodzi o budowę obwodnic, lata 2007–2011 – 135,2 km, lata 2015–2019 – 133,8 km.

Jeszcze porównanie 8 letnich okresów, przy czym w przypadku obecnego okresu, te 8 lat obejmuje również kolejne lata jako plany inwestycyjne, lata 2007–2015 – 883 km autostrady, lata 2015–2023 – 345 km, drogi ekspresowe 1206 km w latach 2007–2015 i ponad 2020 km w latach 2015–2023. Obwodnice – 255 km w latach 2007–2015 i 337 km w latach 2015–2023.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie dyrektorze, panie ministrze, proszę przygotować tego typu zestawienie i udostępnić wszystkim posłom Komisji Finansów Publicznych. Bo tak to będziemy dyskutować o liczbach, które pewnie nie wszyscy w pamięci mają. Będą padały różne takie porównania „ośmiokrotnie mniej, więcej”, więc taką tabelę proszę przygotować i udostępnić członkom Komisji Finansów Publicznych. Dziękuję bardzo.

Pani poseł Izabela Leszczyna chce dyskutować z tymi liczbami?

Poseł Izabela Leszczyna (KO):

Nie. Chcę zadać pytanie.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Zakończyliśmy już serię zadawania pytań.

Poseł Izabela Leszczyna (KO):

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Izabela Leszczyna (KO):

…nie moją winą jest, że w jednym czasie posłowie mają różne aktywności sejmowe, które są dla nich obowiązkowe.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Proszę bardzo, oddaję pani głos.

Poseł Izabela Leszczyna (KO):

Chciałabym zapytać pana ministra czy pana dyrektora o autostradę A1, o odcinek Tuszyn–Częstochowa, co będzie robione w 2020 r. Jednocześnie chciałam powiedzieć, że oczywiście może pan te różne dane datami zmanipulować jeszcze 16 razy, natomiast jak pan będzie przedstawiał Komisji na piśmie te dane, to proszę nie zapomnieć, że była jeszcze kadencja 2012–2015. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dobrze. 2011 r. był bardzo krótki – 1,5 miesiąca. Można potraktować to 2012–2015. Dobrze.

Proszę bardzo co do autostrady A1. Jeszcze odpowiedź. Pan dyrektor, tak?

Dyrektor departamentu w MI Jarosław Waszkiewicz:

Tak. Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, autostrada A1 na odcinku Tuszyn–Częstochowa jest obecnie na etapie przebudowy. Mamy zawarte umowy na realizację wszystkich odcinków. Planowany rok zakończenia realizacji tej budowy to rok 2021. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Pełna autostrada – 2021 r., tak? Dziękuję bardzo.

Pan poseł Wiesław Janczyk, jeszcze?

Poseł Wiesław Janczyk (PiS):

Tak, panie przewodniczący. Bardzo krótkie pytanie, korzystając z obecności pana dyrektora Departamentu Dróg Publicznych i mając w pamięci jego wypowiedź dotyczącą kwestii konfliktu w zakresie uzgodnienia przebiegu sądeczanki, chciałem zapytać o projekcję jakiejś daty granicznej trybu uzgodnień, która jest – w ocenie pana departamentu – nieprzekraczalna, żebyśmy mogli realnie kontynuować rozmowę o rozpoczęciu budowy tej drogi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Przepraszam za chwilę dyskusji, ale tu uzgadnialiśmy, ponieważ były pytania i komentarz do gospodarki mieszkaniowej. Przypomnę, że gospodarka mieszkaniowa będzie rozpatrywana na posiedzeniu Komisji o godz. 16:00. Więc żeby nie powielać tych informacji.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju Robert Nowicki:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, muszę zaprotestować przeciw słowom pana posła Marka Sowy dotyczącym bajek. Nie będę, panie pośle, wchodził w literaturę, którą pan czyta. Natomiast trzeba wziąć pod uwagę – będę operował faktami i statystyką – jeśli chodzi o kwestię Mieszkania+ i Narodowy Program Mieszkaniowy, to proszę spojrzeć na dwa filary i kompletność tego programu, bo 867 mieszkań to tylko pierwszy filar. Natomiast drugi filar, czyli budownictwo społeczne i komunalne – dzięki temu programowi powstało ponad nowoutworzonych 5 tys. lokali. Czyli musimy to sumować. Proszę spojrzeć na to: lata 2016–2018 to kolejne ponad 7 tys. lokali utworzonych. Chcę powiedzieć, że w pierwszym filarze – gdzie PFRN – to jest 1,9 tys. mieszkań już w budowie i 3–4 tys. mieszkań planowanych do rozpoczęcia. Żeby uzmysłowić, jaka to jest skala, to najwięksi deweloperzy komercyjni oddają 3–4 tys. mieszkania w skali kraju, w skali roku.

Jeśli chodzi o pieniądze, panie pośle, pan się tutaj myli. Bo jeśli mówimy o zero złotych, to nie wiem, z której literatury pan czerpie te informacje, natomiast fundusz dopłat do 2025 r. to 6 000 000 tys. zł. Chcę tylko o tym wspomnieć. Pragnę zauważyć, żebyśmy posługiwali się faktami.

Chciałbym powiedzieć, że program Rodzina na swoim, o którym pan wspomniał, to wsparcie przez okres państwa rządów to 3 000 000 tys. zł. Czyli proponujemy w programie funduszu dopłat, a jest to tylko jeden ze strumieni – nie wymieniam tutaj kredytów SBC, które oferuje Bank Gospodarstwa Krajowego – to dwa razy większa kwota.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Oczywiście nie obyłoby się bez reakcji. Pan poseł Marek Sowa.

Poseł Marek Sowa (KO):

Muszę powiedzieć, że nie wiadomo, w jak podniosły sposób pan nie dawałby odpowiedzi, to nie zakrzyczy pan faktów. Może pan opowiadać tu bajki, że jakieś 6 000 000 tys. – 10 000 000 tys. zł będą wydane, ale mam przed sobą plan w tej części. Wydatki ogółem to jest 1 052 000 tys. zł na przyszły rok, a fundusz dopłat – 696 0000 tys. zł, z tego połowa jest związana… Mogę panu wymienić wszystkie: Mieszkanie dla Młodych, Rodzina na swoim, wsparcie Społecznego Budownictwa Czynszowego. Pan przypisuje sobie rzeczy jak np. wsparcie budownictwa komunalnego, zawsze realizowanego przez samorządy terytorialne. Zawsze. W Oświęcimiu co roku jest oddawany jeden budynek, jeden blok od wielu lat. Was nie było, a bloki były budowane.

Jeśli pan się dzisiaj chwali, że poziom interwencji rządu jest na poziomie 50%… przepraszam 4-letni dorobek rządu PiS-u jest na poziomie 50%, tego, co buduje jeden z największych deweloperów w Polsce rocznie, to jest kompromitacja. To jest najlepsze

podsumowanie tego, co pan powiedział. Ten program po prostu nie istnieje. Istnieje na papierze, w rzeczywistości mieszkań nie daje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Pewnie zostanie każdy przy swojej opinii.

Proszę bardzo, jeszcze pan minister.

Podsekretarz stanu w MR Robert Nowicki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie pośle, z demagogią w wypowiedzi nie będę polemizował, bo szkoda naszego czasu. Panie pośle, ja panu nie przerywałem. Kultura wymaga wysłuchania.

Panie pośle, jeśli mówimy o tej tabeli, a myślę, że mamy tę samą tabelę, to program finansowego wsparcia – 343 000 tys. zł, a 300 000 tys. zł właśnie to jest zasilenie funduszu dopłat. To jest ponad 600 000 tys. zł. Mówimy o tym roku. Panie pośle, proszę mnie słuchać, 6 000 000 tys. zł to jest do 2025 r. W tym roku to jest 696 000 tys. zł Dziękuję.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Cymański, jeszcze.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Do pana ministra. Myślę, że to też nam przynosi chwałę, dość szczególną i dziwną… Ale chcę spytać pana ministra, bo ma pan świadomość też, do kogo, do jakich małżeństw, do jakich młodych Polaków nasze programy były i są dedykowane. Nawet jak ta krytyka jest słuszna i celna, to nie ma powodu do wstydu. Natomiast niech pan też powie, do jakich grup i młodych małżeństw były kierowane programy Platformy, ten sławny MdM. Nie chcę już mówić o sławnej wypowiedzi prezydenta, który się na to złapał i wyłożył. Mianowicie do tych małżeństw, które miały zdolność kredytową, miały płace, miały prace, miały wkład własny w kredyty. Do nich sialiście te miliardy złotych.

My to odwróciliśmy. Przepraszam, teraz ja mówię. To niewygodna prawda. Ale to jest też prawda o nas samych. Liberałowie rządzili i mieli takie widzenie świata. Myśmy dramatycznie pod górkę, z błędami… Możemy krytykować to, ale to jest jednak prawda, że kierujemy i chcemy pomóc tym, żeby nie wyjeżdżali do Anglii, za granicę. To jest zasadnicza różnica, ewidentna. Miałem pretensje do ministra Smolińskiego, że jeszcze ciągnął na początku ten program, który powinien być zgaszony. Pomagać w znacznej skali trzeba tym, którzy naprawdę na to zasługują i tego oczekują, a nie tym, którzy mają rodziców, pensje, pracę i wszystko, co się z tym łączy. Nie chcę kwestionować tej pomocy i w czambuł jej potępiać, ale zwracam uwagę na zmianę sposobu myślenia, na reorientację, na przekierowanie w ogóle programu do tych małżeństw i młodych ludzi, którzy, jak w piosence „nie mają nic prócz dwojga rąk”. To do nich kierujemy. Uważam, że to jest powód do chwały. Bo nie ma się co wstydzić.

Natomiast państwo mieliście inne zapatrywania. Ja to szanuję, ale kompletnie się z tym nie zgadzam. A jeszcze bardziej nie zgadza się Lewica, która weszła do Sejmu, i która zapowiada jeszcze inne kierunki działania. Ale to być może przed nami. Mam nadzieję, że nie za szybko.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan minister, jedno słowo. Ale już wolałbym nie odnosić się do komentarza. Jesteśmy w dyskusji budżetowej, proszę państwa.

Podsekretarz stanu w MR Robert Nowicki:

Syntetycznie. Panie przewodniczący, dziękuję. Wysoka Komisjo, panie pośle Cymański, bardzo dziękuję za te słowa, bo chcę przypomnieć, że 40% luka właśnie tych małżeństw, których nie stać na wzięcie kredytu, to jest to – to do tych osób celujemy.

Natomiast są jeszcze dwa zjawiska negatywne, które wystąpiły w związku z pomysłami Platformy Obywatelskiej, jak wesprzeć małżeństwa. Jeśli mówimy o programie dofinansowującym wkład, była tendencja, że wkład własny powodował wzrost kosztu metra kwadratowego. Natomiast jeśli chodzi o dofinansowanie do odsetek, ewidentnie

było widać, że albo pompujemy pieniądze w małżeństwa, które stać, albo chwilowo iluzorycznie dawaliśmy poczucie, że stać ich na ten kredyt, po 8 latach okazywało się, że wiele osób nie radziło sobie z warunkami komercyjnymi.

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Marek Sowa ma inną opinię, tak? Chyba nie dyskutujemy już teraz o pytaniach i o faktach. Proszę bardzo.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie ministrze, proszę w takim układzie powiedzieć, ile mieszkań, ile rodzin zostało wspartych w ramach programu Mieszkanie dla Młodych. Rozumiem, że Prawo i Sprawiedliwość uważa, że młodym ludziom nie wolno ułatwiać życia, nie powinni mieć własnych mieszkań, jeśli lepiej zarabiają, to być może, powinni…

Była jedna posłanka w poprzedniej kadencji, która mówiła „wyjazd" do lekarzy statystów. Nie podoba się, to wyjazd do Londynu. Protestuję przeciwko temu. Uważam, że jeśli ktoś pracuje, to również powinien mieć możliwość wsparcia, jeśli chce mieć mieszkanie własnościowe. Proszę powiedzieć, żebyśmy mogli tutaj skonfrontować te 800 mieszkań Mieszkania+ rządu Prawa i Sprawiedliwości przez 4 lata i liczbę – którą zapewne pan za chwilę poda – mieszkań wspartych przez program Mieszkanie dla Młodych. Proszę podać.

Przewodniczący poseł Henryk Kowalczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Już nie udzielam głosu, panie przewodniczący. Naprawdę pan powiedział dużo emocjonalnych słów, ale dotyczyły mało budżetu, tylko filozoficznego podejścia do budownictwa. Zostawmy to Komisji Infrastruktury.

Dziękuję bardzo. Wobec tego stwierdzam zakończenie omawiania projektu ustawy budżetowej na 2020 r. w zakresie Komisji Infrastruktury.

Na tym wyczerpaliśmy porządek posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie.

Następne o godz. 16:00.